**Deutscher Bundestag** **Drucksache 19/8665**
**19. Wahlperiode** 22.03.2019

# Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Christian Dürr, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Christoph Meyer, Alexander Müller, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

## Risiken für den Bundeshaushalt aus der Einstellung des Airbus A380

Am 14. Februar 2019 hat die Airbus SE das vorzeitige Produktionsende ihres größten Flugzeugmodells A380 für das Jahr 2021 öffentlich angekündigt. Die Bundesrepublik Deutschland ist davon in doppelter Hinsicht betroffen: als Anteilseignerin von Airbus und als Gläubigerin. Denn für die Entwicklung des A380 hat die Bundesregierung dem Unternehmen im Jahr 2002 ein Darlehen gewährt (www.welt.de/wirtschaft/article188764069/Weltgroesster-Passagierjet-Airbus-stellt-Produktion-von-A380-ein.html). Daraus drohen dem Steuerzahler möglicherweise erhebliche Verluste.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher verkauft?
2. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher ausgeliefert?
3. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 wurden bisher produziert?
4. Wie viele Bestellungen für das Modell A380 liegen derzeit noch vor?
5. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 plant Airbus insgesamt noch zu verkaufen, bis die Produktion eingestellt werden soll?
6. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 plant Airbus insgesamt noch auszuliefern, bis die Produktion eingestellt werden soll?
7. Inwieweit rechnet die Bundesregierung ggf. mit Arbeitsplatzverlusten durch die Entscheidung der A380-Produktionseinstellung?
8. Wann hat die Bundesregierung von der Entscheidung zur Einstellung der A380-Produktion erfahren?
9. Wann hatte die Bundesregierung erstmals konkrete Anhaltspunkte dafür, dass eine Produktionseinstellung droht?
10. Was ist nach Ansicht der Bundesregierung der Grund für die Produktionseinstellung?

11. Trifft Airbus für die Entscheidung zur Produktionseinstellung ein zivilrechtliches Vertretenmüssen?

12. Ist der Bundesregierung bekannt, ob Fluggesellschaften ihre ursprünglichen Bestellungen für den A380 bei Airbus in eine Bestellung von anderen Modellen umgewandelt haben?

13. Besteht auch im Falle einer Umwandlung von A380-Bestellungen in Bestellungen anderer Modelle bei Airbus wie zum Beispiel dem A350 eine Tilgungsverpflichtung seitens Airbus für das Entwicklungsdarlehen des A380 aus den Verkaufserlösen der anderen Modelle?

14. Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen von 2002 ursprünglich?

    a) Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen, das Airbus von unterschiedlichen Staaten bekommen hat, insgesamt?

    b) Welche Höhe hatte das Entwicklungsdarlehen, das Airbus von der Bundesrepublik Deutschland bekommen hat?

15. Welche Restschuld des Darlehens steht derzeit noch aus (bitte nach Staaten aufteilen)?

16. Welche weiteren Staaten haben sich mit Darlehen an der Entwicklung des A380 beteiligt?

    a) In welcher Höhe haben sie Darlehen vergeben?

    b) Zu welchem Zinssatz haben sie Darlehen vergeben?

    c) Zu welchen Rückzahlungskonditionen haben sie Darlehen vergeben?

17. Hat die Produktionseinstellung des A380 nach Einschätzung der Bundesregierung Auswirkungen auf das derzeit laufende WTO-Verfahren (WTO = Welthandelsorganisation) über die Rechtmäßigkeit der Subventionen für den A380?

    a) Wenn ja, welche (bitte erläutern)?

    b) Wenn nein, warum nicht (bitte erläutern)?

18. Welcher Zinssatz wurde für das Entwicklungsdarlehen der Bundesregierung von 2002 für den A380 vereinbart?

19. Welche Tilgungssumme wurde pro verkauftem Airbus A380 zur Tilgung des Entwicklungsdarlehens vereinbart?

20. Wie viele Tranchen in welcher Höhe hat Airbus bereits für das Entwicklungsdarlehen der Bundesregierung von 2002 getilgt, und wie viele stehen in welcher Höhe noch aus?

21. Wie hoch wird der Anspruch von Airbus auf Erlass der Restschuld aus dem Darlehen nach der geplanten Einstellung der Produktion des A380 gegenüber der Bundesregierung sein?

22. Wie viele Flugzeuge des Modells A380 müsste Airbus noch absetzen, um zu einer vollständigen Bedienung des Entwicklungsdarlehens verpflichtet zu sein?

23. Trifft es zu, dass Airbus neben noch 17 geplanten Exemplaren 273 weitere A380-Flugzeuge absetzen müsste, um zu einer vollständigen Bedienung des Entwicklungsdarlehens verpflichtet zu sein (s. www.welt.de/wirtschaft/article189108755/A380-So-haften-die-Steuerzahler-fuer-das-Ende-des-Riesen-Airbus.html)?

24. Wie plant die Bundesregierung den Ausfall eines Teils des Darlehens im ERP-Sondervermögen zu kompensieren?

25. Wie bewertet die Bundesregierung einen möglichen Substanzverlust im ERP-Sondervermögen?
26. Wie wirkt sich die im Jahr 2018 vereinbarte Restrukturierung des Darlehens (s. Bundestagsdrucksache 19/3609, Seite 2) auf die Forderungen der Bundesrepublik Deutschland aus?
    a) Hat sich Airbus zur Weiterproduktion des A380 bis zu einer bestimmten Stückzahl oder bis zu einem bestimmten Zeitpunkt verpflichtet?
    b) Stehen der Bundesrepublik Deutschland im Falle einer Produktionseinstellung Schadensersatzansprüche zu?
    c) Spielt es für das Bestehen der Forderungen der Bundesrepublik Deutschland eine Rolle, ob Airbus die Produktionseinstellung zu vertreten hat?

       Wenn ja, nach welchen Kriterien kann dies festgestellt werden?
    d) Sieht die Bundesregierung weitere Möglichkeiten, Airbus gegenüber weitere Forderungen geltend zu machen?
27. Besteht für Airbus ein Anspruch auf Rückerstattung gezahlter Zinsen?
    a) Wenn ja, in welcher Höhe, und unter welchen Umständen?
    b) Wenn ja, spielt es für das Bestehen des Anspruchs auf Rückerstattung eine Rolle, ob Airbus die Produktionseinstellung zu vertreten hat?

       Wenn ja, nach welchen Kriterien kann dies festgestellt werden?
    c) Wenn ja, weshalb hat die Bundesregierung eine solche Rückerstattung der ohnehin vergünstigten Zinsen angeboten?
    d) Wenn ja, aus welchen Haushaltstiteln oder Sondervermögen soll die Erstattung der Zinsen erfolgen?
28. Hat die Bundesregierung weitere Darlehen für die Produktentwicklung an die Airbus-Gruppe vergeben, bei denen die Rückzahlung an den späteren Erfolg des Produkts am Absatzmarkt gekoppelt ist?
    a) Wenn ja, wann, für welches Produkt, in welcher Höhe, zu welchem Zins, und zu welchen Rückzahlungskonditionen?
    b) Wenn ja, wie viele Exemplare der entsprechenden Produkte sind bereits jeweils verkauft worden, und wie viele fehlen jeweils noch zur Sicherstellung der vollständigen Rückzahlung der Darlehen?
    c) Wenn ja, sieht die Bundesregierung neben dem A380 in weiteren Fällen ein konkretes Risiko dafür, dass Darlehensrückzahlungen ausfallen könnten?
    d) Wenn ja, welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, mehrheitlich privaten Unternehmen ihr Absatzrisiko in dieser Weise zulasten des Steuerzahlers abzunehmen?
    e) Wenn ja, welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang bei der Entscheidungsfindung, dass die Bundesrepublik Deutschland Anteilseignerin von Airbus ist?

       Wie gewährleistet die Bundesregierung, dass sie ihre Entscheidungen zur Vergabe bevorzugender Darlehen unabhängig davon trifft, dass sie als Anteilseignerin ein besonderes wirtschaftliches Interesse an Airbus hat?

Berlin, den 6. März 2019

**Christian Lindner und Fraktion**

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333